С 91(98)
Д 533

Дмитриев С.
Первый полет через
Северный Ледовитый
Океан из Европы в
Америку.

97264

КНИГА ДОЛЖНА БЫТЬ

ВОЗВРАЩЕНА НЕ ПОЗЖЕ

указанного здесь срока

Колич. предыд. выдач._____

Зак. 594

910.4
Д-53.

С. ДМИТРИЕВ

С91(98)
А533

ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ

ЧЕРЕЗ

СЕВЕРНЫЙ ЛЕДОВИТЫЙ ОКЕАН

ИЗ ЕВРОПЫ В АМЕРИКУ

ПОЛЕТ АМУНДСЕНА и ЭЛЬСВОРТА

97269
Б 1527.
1948
1966 г.
ДОМ КНИ
имени
Ломоносо
Архангел
Кабинет Севера
Обл Библиотеки
им. А. Н. Добролюбова

Нап. 1—5 тыс.

ИЗДАНИЕ Г. Ф. МИРИМАНОВА

МОСКВА—1929

Д 1532.
Кабинет Севера.

Москва, Пречистенский бул., д. № 7.
Телеф. 3-33-04.

91(98)

2002

1995

2010

Нейтрализация
20 10 г.

Тип. «Красной Газеты» имени Володарского. Ленинград, Фонтанка, 57.

Главлит № А — 8275. Заказ № 3495. Тираж 10.000 экз.

Линкольн Эльсворт и Роальд Амундсен.

Кабинет Севера
Обл Библиотеки
им. А. Н. Добролюбова

1. ПОДГОТОВКА К ПОЛЕТУ

(По рассказу Роальда Амундсена)

Далеко на север заброшен остров Шпицберген. Здесь, в мае 1925 года, в маленьком домике, в котором стояло всего два стареньких стула и две походных кровати, состоялась встреча четырех мужчин. То были Роальд Амундсен, Линкольн Эльсворт, капитан норвежского флота — Рийсер-Ларсен и Лейф Дейтрихсон.

Ожил домик, сиротливо стоявший среди вечных снегов и льда. Заговорили и заспорили в нем людские голоса. Все четверо в первый раз подробно обсуждали план полета, который по смелости превосходил все, что предпринимали до сих пор люди. Говорили о полете через Северный полюс из Европы в Америку. А рядом, в ожидании, точно нетерпеливый конь копытом, — стучали моторы аэропланов. На этих стальных конях все четверо делали предварительные полеты в огромную и неизвестную область ледяного моря.

— Я думаю, — сказал Рийсер-Ларсен, — что итальянский дирижабль „№ 1“ — самый подходящий для нашего предприятия.

— Вы правы, Рийсер-Ларсен, — ответил ему Роальд Амундсен. — Наши полеты на аэропланах убедили нас, что состояние атмосферы над огромной ледяной пустыней наиболее подходит для полета на дирижабле. Перелет на аэроплане представляет опасность. Малейшая поломка в машине, и — необходимо спуститься. А место для спуска найти очень трудно. Другое дело — дирижабль. Поломка на дирижабле не угрожает опасностью. Мотор останавливается и чинится.

Другой опасный враг, — продолжал Амундсен, — с которым приходится считаться при полетах, — это полярный туман. Того, кто́ вынужден спуститься через густую массу тумана, ожидает верная смерть.

Линкольн Эльсворт и Лейф Дейтрихсон не возражали товарищам. Превосходство дирижабля над аэропланом при полете в ледяное море было очевидным.

На следующий день четверо летчиков вступили в переговоры с итальянцем Умберто Нобиле, который составил план и построил дирижабль „№ 1“. Они предложили ему приспособить дирижабль к их далекому и трудному перелету. Итальянец живо откликнулся на их предложение.

Вскоре Нобиле приехал в Осло [1]), и в доме Амундсена произошло первое совещание между итальянцем, Амундсеном и Рийсер-Ларсеном. Нобиле по плану подробно познакомил летчиков с особенностями своего дирижабля, и еще более убедил их, что для

---

1) Осло — столица Норвегии, ранее называлась Христиания

продолжительного полета этот дирижабль — самый подходящий.

Одна из трудных задач была выполнена, — дирижабль для полета был изобретен, теперь оставалось только получить разрешение у итальянского правительства на покупку этого дирижабля. И вот Амундсен и Рийсер-Ларсен отправились в Рим, чтобы получить это разрешение.

Итальянское правительство дало согласие построить такой дирижабль к началу 1926 года. К этому времени ожидалась норвежская команда, которая под руководством Нобиле должна была научиться обслуживать дирижабль.

Но трудно было осуществить поездку, имея слишком мало денег. И вот Амундсен направился в Северо-Американские Соединенные Штаты. Здесь, чтобы собрать сумму для предстоящего путешествия, он прочел доклад о своем только что совершенном полете до 88° на север.

Первый откликнулся Линкольн-Эльсворт.

Он известил Амундсена, что согласен дать ему 1.250.000 рублей для поддержки его предприятия,

Дирижабль, на котором предстояло совершить путешествие в страну холода и мрака, был назван „Норге“ [1]), а капитаном был назначен Нобиле. Кто же мог лучше управлять дирижаблем, как не человек, который строил и долгое время управлял им?

---

[1]) „Норге“ — в переводе с норвежского языка — значит Норвегия

В распоряжении экспедиции были два судна — „Кнут Скаялюрен“ и „Хеймдаль“. Последнее было предоставлено норвежским правительством. Первое судно должно было выйти из Тромсе [1]) на Шпицберген 13 апреля, а второе не ранее как 22 апреля. Чтобы приготовиться к встрече дирижабля „Норге“, Амундсен 21 апреля прибыл в бухту Кингс-Бэй. Лед оказался в бухте только около дока. Его вскоре очистили, и в 3 часа утра следующего дня Амундсен мог причалить к доку.

Как было все не похоже на прошлый год! Тогда весь фиорд был покрыт льдом. Теперь льда не было совершенно. Напротив, было очень много снега, и экспедиция поняла, какая тяжелая работа предстоит с этим снегом. А вот и памятник, поставленный в воспоминание о полете прошлого года. Он выглядел совершенно иначе среди живописного ландшафта. Это был красивый монолит, с высеченными на нем именами шести мужчин, отважившихся на полет [2]). Памятник, по проекту директора Кнутсена, будет перенесен на высоту,—на то самое место, с которого Амундсен поднялся для полета.

---

[1]) Тромсе — город в Норвегии

[2]) 21 мая 1925 года на двух гидроаэропланах вылетела из бухты Кингс-Бэй к Северному полюсу на Шпицберген экспедиция из шести участников. Это были: Роальд Амундсен, Рийсер-Ларсен, Карл Фохт, Лейф Дейтрихсен, Линкольн Эльсворт и Оскар Омдаль. Из-за недостатка бензина летчики должны были спуститься. С неровного льда, на котором были полыни, подняться вновь оказалось очень трудно. В течение 4-х недель люди находились между жизнью и смертью. Наконец, им удалось подняться на одном аэроплане. Они вернулись в бухту Кингс-Бэй 19 июня 1925 года

Нобиле, капитан „Норге“, с собачкой, сопровождавшей Нобиле при перелетах

Амундсен вспомнил, как он в Нью-Йорке познакомился с командиром Бирдом. Командир посетил его в гостинице и рассказал о своем плане полета к Северному полюсу. Они говорили о бухте Кингс-Бэй, о льде на ней и о возможности спуска на аэроплане на этот лед. Он вспомнил, как убедительно говорил о том, что лед в бухте Кингс-Бэй представляет собой прекрасное место для спуска. И вот теперь бухта лежала совершенно свободной от льда.

Но как изменился и берег пролива! Вот стоит мощный ангар, выстроенный за зиму. Он высоко поднимается над всеми остальными зданиями местечка. Рядом с этим колоссом все остальные дома кажутся такими маленькими. И недалеко от него стоит недавно поставленная якорная мачта. Она служит для спуска дирижабля.

Последние приготовления для приема „Норге“ шли к концу. Через две недели все должно быть готово.

2. ИЗ РИМА — НА ШПИЦБЕРГЕН

Как я был приглашен на „Норге“?

(По рассказу Густава Амундсена)

Я хочу вам рассказать, как я попал на „Норге“ в экспедицию моего дяди Роальда Амундсена.

Меня часто спрашивали, почему я никогда не принимал участия в экспедициях моего дяди.

— Оттого, — отвечал я, — что он не желает брать в путешествие своих родственников.

Я был уже подростком, когда в первый раз осмелился попросить дядю — взять меня с собой.

— Иди домой и съешь побольше овсяных лепешек, — ответил мне дядя. — Тогда мы будем разговаривать.

Такой ответ не охладил моего стремления принять участие в экспедиции. Я пошел к отцу и стал его просить, чтобы он уговорил дядю взять меня с собой. Однако, результат получился тот же.

Роальд Амундсен ответил:

— Я никогда не дам своего согласия, чтобы в моей экспедиции участвовал кто-либо из нашей семьи. Мне пришлось бы долго оставаться с ним вместе на борту при всяких обстоятельствах. Это могло бы испортить наши отношения.

Я сознавал, что дядя был прав. Однако, его отказ осуждал меня на роль зрителя. Я должен был только наблюдать, как он готовился к полету, в то время как сам так горячо хотел принять в нем участие.

Как-то раз летом съехались все участники экспедиции 1925 года и ближайшие родственники дяди. После обеда мы уселись на ступеньках веранды и принялись оживленно разговаривать о предстоящем путешествии. Кто-то из нас принес фотографический аппарат и стал делать снимки. Вдруг Рийсер-Ларсен быстро встал и обратился к нам:

— Одолжите мне на один момент ваш аппарат.

И вслед за тем он сфотографировал четырех из нас, сидевших рядом на ступеньке. Я не помню, кто еще попал на пластинку, но среди них был я...

— Так, — сказал Рийсер-Ларсен. — Теперь у меня четыре квартирмейстера [1]) для „Норге“.

Я не придал этим словам особого значения. Но когда я, спустя некоторое время, входил в дом, то увидал Рийсера-Ларсена и мою мать. Он о чем-то говорил с ней, и вид у него был самый серьезный.

— Ну что бы вы сказали, если бы мы назначили вас штурманом [2]) „Норге“? — спросил Рийсер, когда я поравнялся с ним.

Если бы передо мной ударила молния, я не был бы так поражен. Но после ошеломления наступила

---

[1]) Старшие матросы, особенно опытные в работе на руле

[2]) Штурман — один из старших служащих в команде дирижабля

радость,—дикая, необузданная радость. Впрочем, она скоро уступила место сомнениям и размышлениям. Я вспомнил свои прежние попытки попасть в экспедицию и последний ответ моего дяди. И все-таки, может быть, есть надежда! Я озабоченно спросил:

— А вы сказали об этом дяде?

— Нет,—ответил Рийсер.

И тотчас же мои надежды угасли.

Но Рийсер-Ларсен был человек дела.

— Я сейчас переговорю с ним,—сказал он и поднялся на веранду.

Вскоре я увидал Рийсер-Ларсена и моего дядю. Они стояли рядом и о чем-то разговаривали. Я следил за их разговором с напряженным вниманием. Мне не было слышно слов, но я надеялся по выражению их лиц узнать содержание разговора.

Вот они спустились с веранды и подошли ко мне. Я встревоженно взглянул на их лица, но они хранили непроницаемость. Я почувствовал себя, как подсудимый, который ожидает своего приговора: „виновен“, а может быть „нет, невиновен“. И только, когда я услышал спокойный голос Рийсер-Ларсена: „Все в порядке“,—я пришел в себя.

Вечером перед сном я выбрал момент и горячо поблагодарил дядю за свое назначение. Он ответил мне:

— Ты знаешь мои принципы относительно участия в моих экспедициях членов нашей семьи. Но если тебя приглашает Рийсер-Ларсен, то все в порядке.

Так произошло мое назначение штурманом на „Норге“.

Вся осень прошла у меня в радостном волнении и в приготовлениях к великому путешествию Со всех сторон на меня сыпались вопросы:

— Уж не с ума ли ты сошел, что хочешь сам себя погубить? — говорили одни.

Другие спрашивали:

— Почему и для чего ты хочешь с ним лететь?

Первым я ничего не отвечал, а вторым говорил, что в каждом из нас с детства живет страсть к приключениям, и что я счастлив принять участие в путешествии с целью исследования.

Я начал работать по подготовке к полету.

С 1 января 1926 года меня назначили помощником к Горгену [1]). И вдруг я узнал, что из приглашенных в экспедицию семнадцати человек в полете могут принять участие только шестнадцать. Опять тревога овладела мной: не я ли тот, который должен остаться.

В один прекрасный день город Осло посетил Нобиле. Он сообщил, что дирижабль не может поднять более шестнадцати человек. Теперь я был уверен, что останусь.

— Вы должны быть довольны, если будете считаться в резерве, — сказал мне Нобиле. — До Шпиц-

---

[1]) Горген был приглашен механиком на дирижабль; он также работал штурманом во время полета

бергена вы можете лететь с нами, а что будет дальше — решим на месте.

В конце осени работы над дирижаблем быстро заканчивались. Мы получили распоряжение быть готовыми к отъезду, как только нам сообщат, что „Норге“ готов для пробных полетов. Никто из нас, за исключением Рийсер-Ларсена, раньше не работал на дирижабле. Поэтому мы должны были провести ряд пробных полетов.

В начале февраля часть из нас отправилась в Рим, а в конце месяца мы были там уже все. В Риме мы остановились в одном пансионе, где образовали свою маленькую колонию.

В Риме.

В первый же день приезда в Рим, мы побывали у Нобиле и съездили на автомобиле в Циампино, где производилась сборка дирижаблей.

Все части для итальянского воздушного флота изготовляются на фабриках и заводах Рима, сборка же производится в Циампино. Циампино находится в расстоянии $^3/_4$ часа езды на автомобиле. В то время как мы посетили Циампино, там был готов военный дирижабль для отправки в Японию. Сборка производится чрезвычайно быстро. Как только готовые части доставляются с фабрик Рима и баллоны наполнены газом, сборка является простым делом. Но она требует точности в работе, и ее могут выполнять только хорошо подготовленные рабочие.

Когда я в первый раз увидал „№ 1“, будущий „Норге“, он не показался мне большим, хотя длина его была 106 метров. Это, вероятно, объясняется тем огромным зданием, в котором он помещался. В зале, кроме „№ 1“, стоял еще цеппелин „Эсперия“, взятый после войны у Германии, дирижабль „Мр. 1“ и японский дирижабль.

Работа над „Норге“ шла полным ходом, и корабль должен был быть готов к назначенному сроку.

В городе мы посетили лекции Фаллиани об управлении дирижаблем. Они были для нас чрезвычайно ценны. Мы узнали, каким хрупким является дирижабль и как мало он может выдержать, если с ним неправильно обращаться.

Рим славится своими историческими памятниками. Все свое свободное время мы употребили на то, чтобы осмотреть их.

Между тем, начались испытания корабля. Оказалось, что он поднимает на 750 *кг* больше, чем было установлено в проекте.

Вновь воскресла моя надежда отправиться на Аляску и тут же угасла.

— Больше людей? Ни в каком случае, мы возьмем два запасных бака с бензином, — услыхал я.

Утром 26 февраля мы увидели „Эсперию“. Она летала над Римом.—Это было величественное зрелище. В тот же день мы получили сообщение, что „№ 1“ готов для пробных полетов, и нам был дан приказ на следующее утро отправиться в Циампино. Мы

97264.

Рим, каким он кажется с дирижабля во время полета

Кабинет Севера
Общ. библиотеки
им. А. Н. Лобачевского

с нетерпением ожидали завтрашнего дня. Вопрос был только в том, какая будет погода.

В 6 часов утра к нашему пансиону подъехал автомобиль, и мы отправились в Циампино. Там мы встретили нескольких кино-операторов, журналистов, много солдат и зрителей. Ококо девяти часов пришел отряд солдат в 200 человек. Раздалась команда, и они начали медленно вытаскивать из здания дирижабль.

Было около 10 часов утра. „№ 1“ отпустили... Быстро и красиво поднялся он на высоту в 150 метров. Застучали моторы. Курс — на Рим. Многие из нас уже раньше поднимались на дирижаблях, но на этот раз мы испытывали какое-то особенное чувство. Спокойно и ровно шел дирижабль вперед. Нас на борту было 25 человек — команды, ученых и журналистов. Погода была прекрасная: тихо и ясно.

Дирижабль сделал круг над Римом. С купола собора Петра на нас с завистью смотрели туристы. Корабль повернул и стал держать путь на Средиземное море. Мы шли вдоль берега на юг к Неаполю. Я раньше видел этот прелестный уголок земли, но признаюсь, что сверху он казался еще очаровательнее, чем с моря. Пролетев над бухтой Неаполя, мы повернули опять на север. Вдали показался остров Капри. Море было спокойно. На синей поверхности его то там, то сям выглядывали лодки с рыбаками. Время-от-времени в прозрачной воде показывалась неуклюжая рыба. Мы сделали еще несколько рейсов над

Римом, и в 6 часов 30 минут вечера опустились на плац в Циампино в полном порядке.

Уже в этот первый полет мы научились заботиться о своем продовольствии. В 6 часов утра каждый из нас получил по чашке кофе и больше ничего до 8 часов вечера.

С полетами для нас началась серьезная работа. Как правило, мы каждый день должны были сделать полет. Но все зависело от погоды. Стоило подуть даже слабому ветру, как нечего было и думать вытаскивать дирижабль из здания.—Опасность угрожала отряду, спускающему дирижабль.

Однажды ветер подхватил корабль, когда еще его задняя часть проходила через ворота здания, и весь отряд был брошен на землю. А для нас на борту ветер был почти незаметен. Корабль был выведен на старт.

При осмотре оказалось, что некоторые части на руле соскочили и наружная оболочка порвана в нескольких местах.

Во время наших полетов мы научились спускаться на мачту, спускаться на море и, наконец, совершали ночные полеты.

29 марта над дирижаблем был поднят норвежский флаг, и с этого времени он получил название „Норге“.

Отлет из Рима

Вечером 7 апреля пришло сообщение: „Полная готовность завтра в 4 часа 45 минут утра. Отлет из Циампино в 10 часов“.

Весь наш лагерь пришел в движение. Упаковывался багаж, и делались разные другие приготовления. Багажа каждому разрешалось взять только 15 *кг*. Больше половины команды состояло из итальянцев, но часть их должна была оставить дирижабль в Шпицбергене.

При отлете до нас долетали самые искренние пожелания — счастливого пути, а наши друзья, итальянцы, получили такое количество цветов, что „Норге“ представлял собой настоящий цветочный базар.

Было уже 10 часов. Однако, ничто не указывало на близость отлета. Мы ходили взад и вперед, разговаривали с различными людьми и ждали, ждали. Наконец, в 10 часов 30 минут пришло распоряжение — отложить отлет, так как из Франции получено неблагоприятное сообщение о погоде.

Таким образом, снова пришлось распаковать багаж и возвратиться в пансион. Хозяйка нашего пансиона все время стояла у окна и ждала нас увидеть в воздухе. К великому своему изумлению, она увидела нас на земле. Тем не менее, она сердечно встретила нас, и никто не выразил удивления, что мы вместо отъезда вернулись домой.

Из Франции продолжали поступать неблагоприятные сообщения о погоде, в то время как в Риме было тихо и ясно. Наконец, вечером опять пришел приказ:

„Завтра в 6 час. 30 мин. утра быть на старте“.

Завтрашний день было 10 апреля. — Этот день надолго останется в памяти. 10 апреля было днем нашего отъезда, началом нашего рискованного предприятия.

Ровно в половине 7-го утра мы вышли из ангара. Первое, что бросилось нам в глаза, был большой сундук из Берлина. Он стоял у входа в гондолу.

— Вот отлично! — Это наша одежда для полета, теперь нам не угрожает опасность замерзнуть в пути,— было первой нашей мыслью.

Действительно, в сундуке были припасены для каждого из нас костюм, шлем и перчатки. Однако, сундук унесли. Мы увидали его вновь только на Шпицбергене. На борт мы пошли в простых спортивных костюмах. Признаюсь, нас не очень радовало это. Еще больше нас, норвежцев, занимал вопрос: как перенесут длинный путь до Шпицбергена итальянцы в своих легких костюмах.

Над Францией и далее на Ленинград

В день, когда мы действительно вылетели, людей собралось уже не так много, как в тот первый день, когда погода помешала нам подняться. И все-таки несколько сот человек пришли сказать нам — „Счастливый путь!“

В 9 часов мы поднялись.

Стояла тихая солнечная погода. Мы сделали круг над Римом и направили свой курс к Франции. Весь

день до 6 часов вечера мы летели над Средиземным морем. День был чудесный. С высоты было несравненно лучше видно, как удивительно сине это море. Время-от-времени мы наблюдали нашу скорость. Для этого мы замечали какое-нибудь рыболовное судно или встречный пароход, а когда мы летели над сушей, то пользовались домами и деревьями.

После 6 часов вечера мы летели уже над Францией. В 10 часов мы пролетели над ярко освещенным Бордо [1]). Понемногу начал подувать ветер, и наша скорость понизилась до 40 *км* в час. Работа шла на борту непрерывно. Времени для сна было мало. Страшный холод мешал заснуть, и было неудобно лежать на жесткой подстилке. В темноте нет-нет, да кто-нибудь и наступал на спящего.

Наш дирижабль направился к северу.

За это время мы с вами обойдем кругом „Норге“ и посмотрим, кто чем занят. Начнем с боковых гондол. Здесь находились штурманы. Их задача — держать определенное направление. Их глаза пристально устремлены на какой-либо наводящий пункт на земле а то и на облако. Кроме компаса, штурманы направляют ход дирижабля по одному из видимых предметов. Так же делают капитаны на море. Если погода спокойная, держать направление — просто; если дует сильный ветер, то направлять дирижабль и удерживать его на определенной высоте — весьма трудно.

---

[1]) Один из больших, красивых городов Франции; лежит на берегу Гаронны

На рулевом борту мы находим штурмана. Он стоит у главного руля. Его задача — поддерживать корабль на определенной высоте, которая обычно около 300 метров. Он также должен наблюдать за прибором, который показывает давление газа. Давление в различных частях огромного шара не должно превышать установленной нормы. Если это происходит, то штурман должен выпустить газ. Ручка от газового регулятора висит перед ним; легко потянуть ее, и газовое давление понижается. Штурман также следит, чтобы давление воздуха в баллонах было правильное. Посредством особого небольшого аппарата штурман регулирует ток воздуха, который через вентиляторы в задней части корабля может быть впущен, выпущен или закрыт. На левой стороне борта — начальник дирижабля Нобиле. Он наблюдает за всем внимательным глазом. Над его помещением — телефонная связь с машинами. В одной части гондолы находятся два стула, которые большею частью заняты журналистами. Отсюда по отвесной лестнице можно спуститься в трюм. Здесь четыре якоря и намотанные на вал канаты. Три якоря служат для спуска дирижабля на землю, четвертый соединен с носом корабля и употребляется при спуске на мачту.

Отсюда пойдемте назад, через гондолу капитана. Она остается открытой. Лишь передняя ее часть закрыта материей и мехом. Крыша помещения для радио также обтянута материей. Мы проходим мимо двух передних гондол с матросами. Гондолы располо-

жены почти посредине корабля. Дальше мы идем по узкому переходу, вдоль которого положены тонкие перила. Кто не привык к такому переходу, должен вначале крепко держаться за перила. Гондолы висят на тонких канатах. Канаты так тонки, что кажется вот вот порвутся. Но все они подверглись испытанию,—все крепки и прочны.

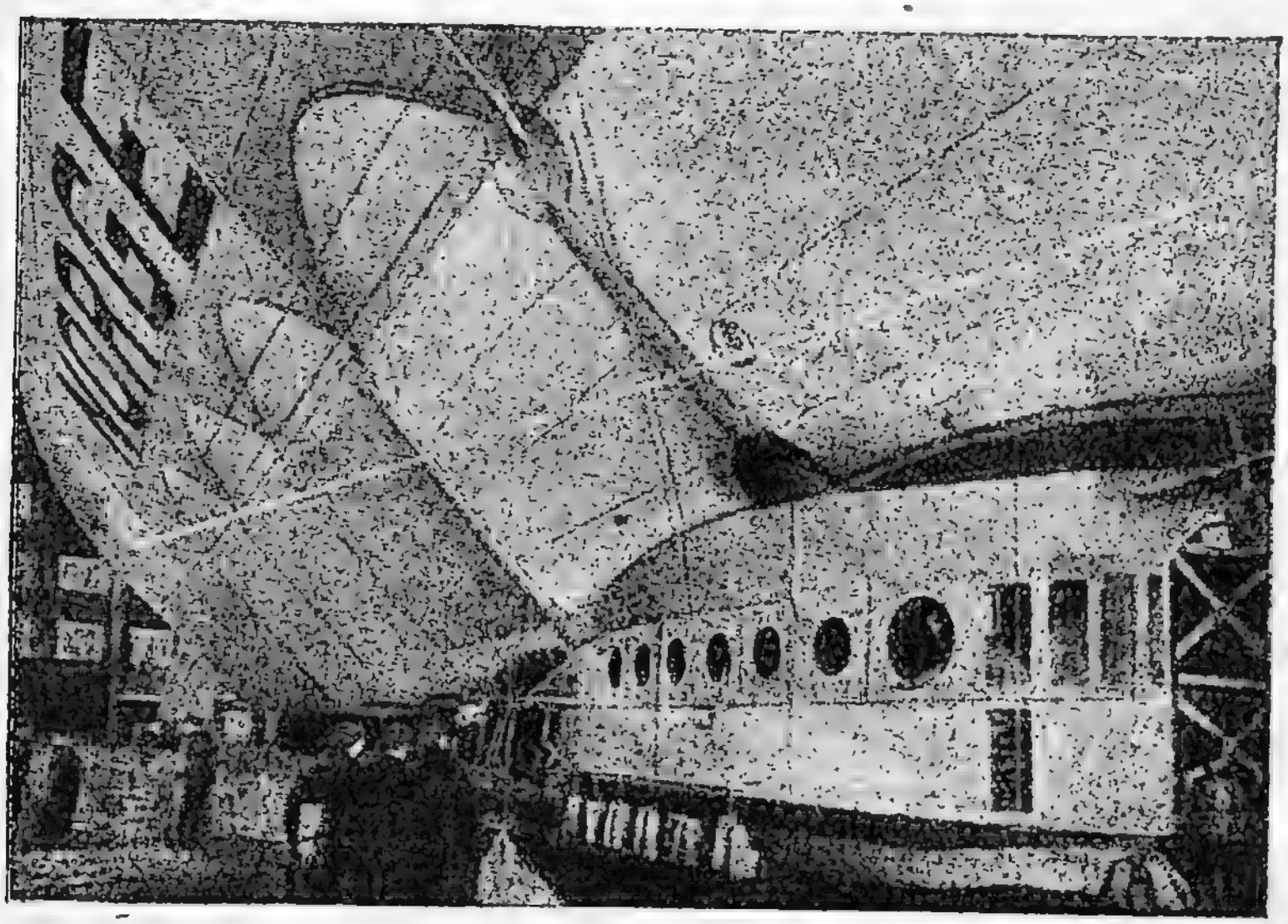
В гондолах для моторов очень мало места. Если мотор работает и охладитель спереди открыт, там страшный сквозняк. Вдоль всей рамы дирижабля подвешены бензиновые баки. Их всего 32. Первая и последняя пара баков наполнены балластной водой.

Всюду на пути нашего осмотра „Норге“ мы видим хорошо подвязанные запасные части, ящики с инструментами и смазочные масла.

Но вот нас обгоняет человек и исчезает перед нами. Он взбирается наверх на покрышку дирижабля, чтобы посмотреть, в порядке ли газовые клапаны (вентили). Дело это далеко не из приятных. Через маленькую складку на выпуклости корабля человек идет к его носу и там начинает взбираться наверх. Он взбирается по узкой лестнице.

В начале пути следует быть особенно осторожным, так как лестница ведет по тонким стальным прутьям, образующим скелет дирижабля. Если упасть во внутрь корабля, то тонкая оболочка при падении прорвется, и человек, пролетев в несколько секунд 300 метров, может весьма неприятно соединиться опять с матерью-землей. Если же опасный подъем

пройден благополучно, то мы — на верхней поверхности газового баллона. Здесь можно стоять и ходить вдоль. Однако, вначале нельзя особенно рассчитывать на себя. Прогулки здесь совсем не так просты. Нужно долго упражняться, чтобы научиться путешествовать по огромному мешку, наполненному газом.



Гондола „Норге"

Этот мешок сгибается под ногами. С первого же шага можно заметить, что баллон движется вперед волнообразными движениями. Если ничего не делать, чтобы приспособиться к этим движениям, то при первом же шаге летишь навзничь. Можно удержаться за шнурки, которые спускаются по бокам баллона. Если удается поймать и ухватиться за эти шнурки,

то опасность миновала, и нужно снова подниматься, хотя это крайне неприятно. Поэтому, прежде чем пробовать отправиться в такое путешествие, нужно долго упражняться.

Для того, кто выучился, такое путешествие является простым делом. Умение заключается вот в чем: надо сделать обыкновенный шаг и тотчас же еще два коротких шага назад, вернее два шага на месте. Этим уничтожается волнообразное движение, и тогда можно путешествовать по баллону так же, как дома по полу комнаты. И все-таки немного найдется охотников ходить по спине „Норге".

Как правило, дирижабль не идет постоянно ровно, и вы испытываете чувство, как-будто дикий конь всевозможными прыжками и толчками старается сбросить вас со своей спины. Вот нос корабля наклоняется книзу, и вам кажется, что вы летите вниз; вот он поднимается кверху, и вы скатываетесь назад... Вспомните при этом, что баллон мчится в воздухе на высоте 300 метров со скоростью в 80 километров в час. Теперь вы представляете себе работу человека, который должен постоянно подниматься и смотреть, все ли в порядке.

Наша молодежь так привыкла к этим путешествиям, что бывала всегда довольна, когда получала приказ: подняться наверх.

Мы шли над Францией со скоростью 80 *км* в час. Красивые ландшафты следовали один за дру-

гим. Около 11 часов утра 2 марта мы перелетели через Английский канал [1]) и полетели над Великобританией. Ночь была холодная, и мы мерзли в наших спортивных костюмах. В пять часов дня мы спустились в Пульхаме [2]). Здесь собралось до 3.000 человек посмотреть „Норге".

После двадцатичасового перелета мы все утомились и намерзлись. Клонило ко сну. Некоторые из нас устроились на ночь в бараке при станции. Здесь было довольно уютно.

На следующее утро все горячо принялись за работу. Приводили в порядок дирижабль для дальнейшего полета. Мы предполагали остаться в Пульхаме около недели, но пришел приказ: „Вылететь при благоприятной погоде, как только „Норге" будет готов".

Работа шла быстро. Мы спешили закончить приготовления для полета. Наш довольно скудный провиант мы пополнили из запасов станции. Во время полета мы питались консервами, шоколадом и бисквитами. Кроме того, каждый из нас имел бутылку с чаем и морсом. Получать каждый день обеды было невозможно. Каждый ел, когда у него выпадала свободная минута. Поэтому первой нашей мыслью, когда мы спустились на землю, было получить горячую пищу.

В Пульхаме нас встретили очень любезно и предупредительно. Все старались сделать наше пребыва-

---

[1]) Английский канал, или Ламанш, находится между Францией и Англией
[2]) Местечко в Норвегии, где устроена воздухоплавательная станция

ние здесь возможно более приятным. От Роальда Амундсена мы получили телеграмму, которая доставила нам большую радость.

13 апреля мы получили приказ: „Вылететь в тот же вечер“, так как в Северном море и до Ленинграда погода была благоприятна. Около полуночи мы поднялись в воздух и направились на Осло.

Наш дирижабль летел очень низко. Среди ясной ночи, когда летели над вершинами деревьев и крышами домов, казалось, вот-вот зацепим за них. Мы пролетели уже порядочное расстояние над Северным морем, как вдруг нас окутал туман. Пришлось около одного клапана поставить человека с ручной электрической лампой, чтобы свет падал вниз. Через отражение света в воде мы могли своевременно направлять дирижабль вверх. Иногда он шел слишком близко к воде.

Туман сбил нас с правильного направления. Утром, когда дирижабль выбрался из тумана, оказалось, что он носится над Данией. Мы переменили курс на север в сторону Норвегии. Опять нас окутал туман. Мы были вынуждены подняться вверх над ним. Сказочно красиво лететь над туманом, в то время как солнце ярко освещает темноголубое небо. С другой стороны, туман был для нас весьма нежелателен. Он не позволял нашим пилотам замечать уклонения от правильного направления. Время-от-времени навстречу нам попадалось облако тумана. Оно окутывало нас совершенно, так что мы ничего уже не могли видеть.

В такой туман дирижабль легко мог наткнуться на береговые горы. Необходимо было переменить курс.

Около 9 часов утра туман рассеялся. Мы находились над Арендалем [1]). „Норге“ сделал круг над городом и полетел на север через Тромзо вдоль берега на Осло. Во всех городах население ожидало дирижабль. Дома были разукрашены флагами, но особенное оживление царило в Осло. Этот удивительный город походил на растревоженный муравейник. Улицы и крыши домов кишели народом, который приветствовал нас. Те из нас, которые жили в этом городе, старались найти свои дома. Конечно, это удалось им, хотя совсем не так легко сверху разбираться в расположении улиц и домов.

Около 3-х часов мы спустились на мачту. Тотчас же начались приготовления для дальнейшего полета. Но каждый из нас надеялся, что до завтрашнего утра он будет свободен. Каково же было разочарование, когда в виду хорошей погоды пришло распоряжение — вылететь в тот же вечер. На посещение наших родителей и знакомых нам было предоставлено всего два часа.

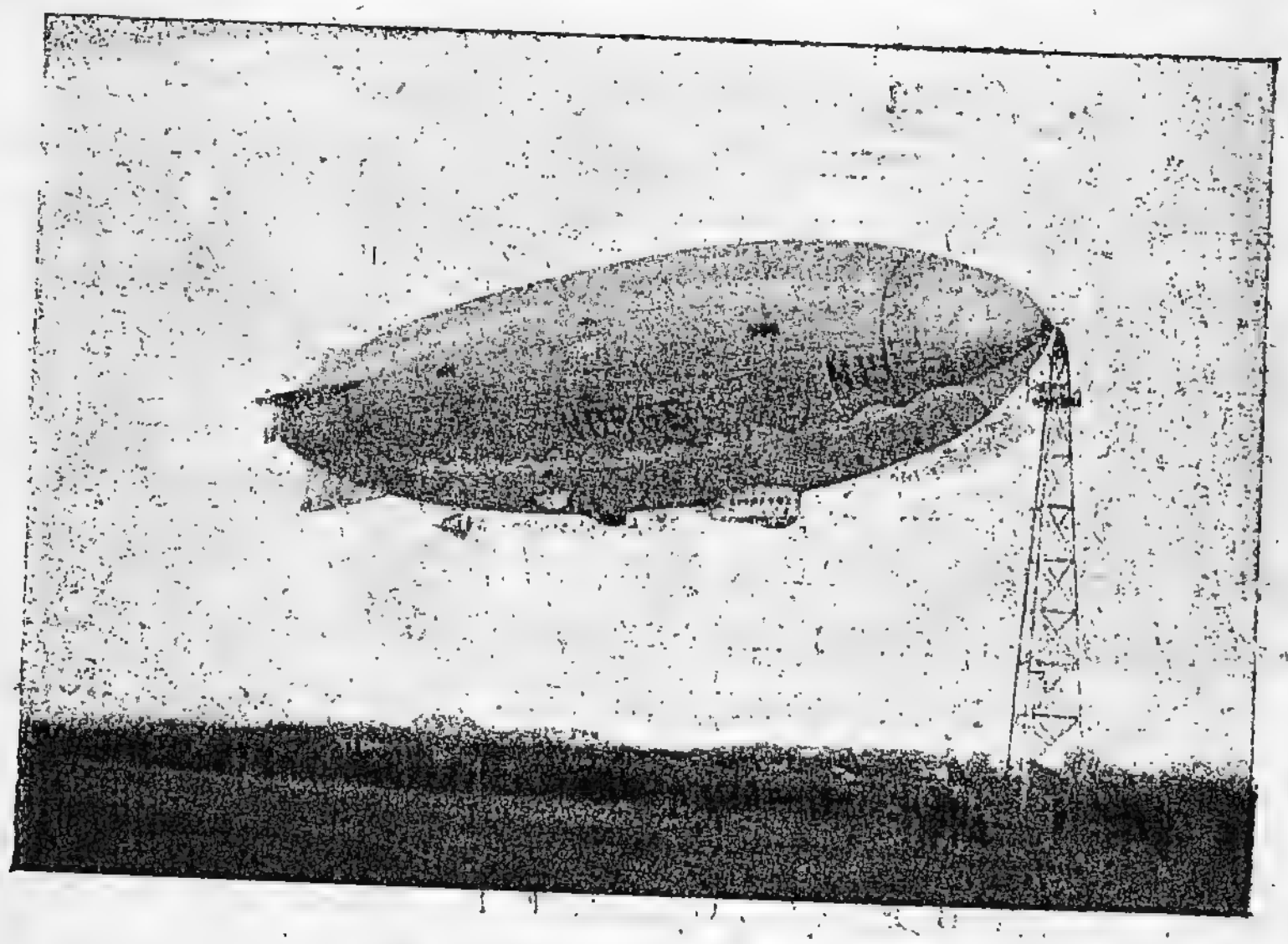
В ночь на 15 апреля „Норге“ снялся с мачты и двинулся в дальнейший путь. Наш путь лежал на Стокгольм [2]). Опять был густой туман. Нам ничего не оставалось, как лететь над ним и надеяться, что

---

[1]) Город Норвегии на берегу моря

[2]) Стокгольм — главный город (столица) Швеции

мы не очень сильно уклонимся от намеченного пути. Однако, надежда оказалась напрасной. Мы хотели пролететь над Стокгольмом и Гельсингфорсом [1]), но нас слишком отогнало к югу, и мы прошли значительно южнее этих мест.



Мы спустились на мачту

Около 10 часов утра мы, наконец, увидали землю. Она представляла собой печальный ландшафт: болота, кое-где одно-два дерева да одинокие крестьянские домики.

К сожалению, мы утратили радио-связь. Русская радио-станция нам не отвечала, и поэтому наши

---

[1]) Гельсингфорс — главный город Финляндии

навигаторы не знали, где мы собственно находимся. Наконец, они пришли к заключению, что мы должны находиться над северной частью Финляндии. Нам нужно было взять курс к югу, чтобы найти Ботнический залив и оттуда лететь на Ленинград. Но моря не было видно. Ландшафт постепенно менялся. Мы летели теперь над большими лесными пространствами и отдельными озерами. А моря все не было видно... Время-от-времени мы меняли курс на восток, но и это нам не помогало.

Наконец, около 2-х часов дня мы заметили железнодорожную линию. Мы полетели над полотном, чтобы добраться до станции и там, спустившись насколько можно ниже, прочитать ее название. Тогда бы мы могли определить, где находимся.

— Станция Варга...

Это название поразило нас. Мы находились на границе между Советским Союзом и Эстляндией. Оказалось, что утром мы летели над южной частью Финляндии, а не над северной, как предполагали. Тотчас же мы повернули на север и взяли направление на Ленинград. Наши мысли теперь оторвались от отечества и устремились к той стране, о которой мы за последние годы так много читали и слышали.

В Троцке

В 9 час. 30 мин. вечера среди полной темноты мы достигли Троцка. (Ранее назывался Гатчина). Мрак не позволял нам видеть окрестности, но мы

Дом книги имени Ломоносова.

слышали, что внизу много людей. Первое, что мы могли различить — это отряд красноармейцев. Он выстроился для нашей встречи. Мы с любопытством рассматривали их военную форму, в особенности их головные уборы. Красноармейцы были одеты в длинные теплые шинели и большие высокие сапоги. В такой одежде им не был страшен холод и глубокий снег. Во время нашего спуска, распоряжения отдавал командир. Все шло блестяще, дисциплина была превосходная.

Самый младший из нашей команды спустился на землю с телеграммами. Он поспешно вернулся обратно и принес ошеломляющую весть:

— Нас ждут лошади. Мы будем ночевать в бывшем императорском дворце в Гатчине.

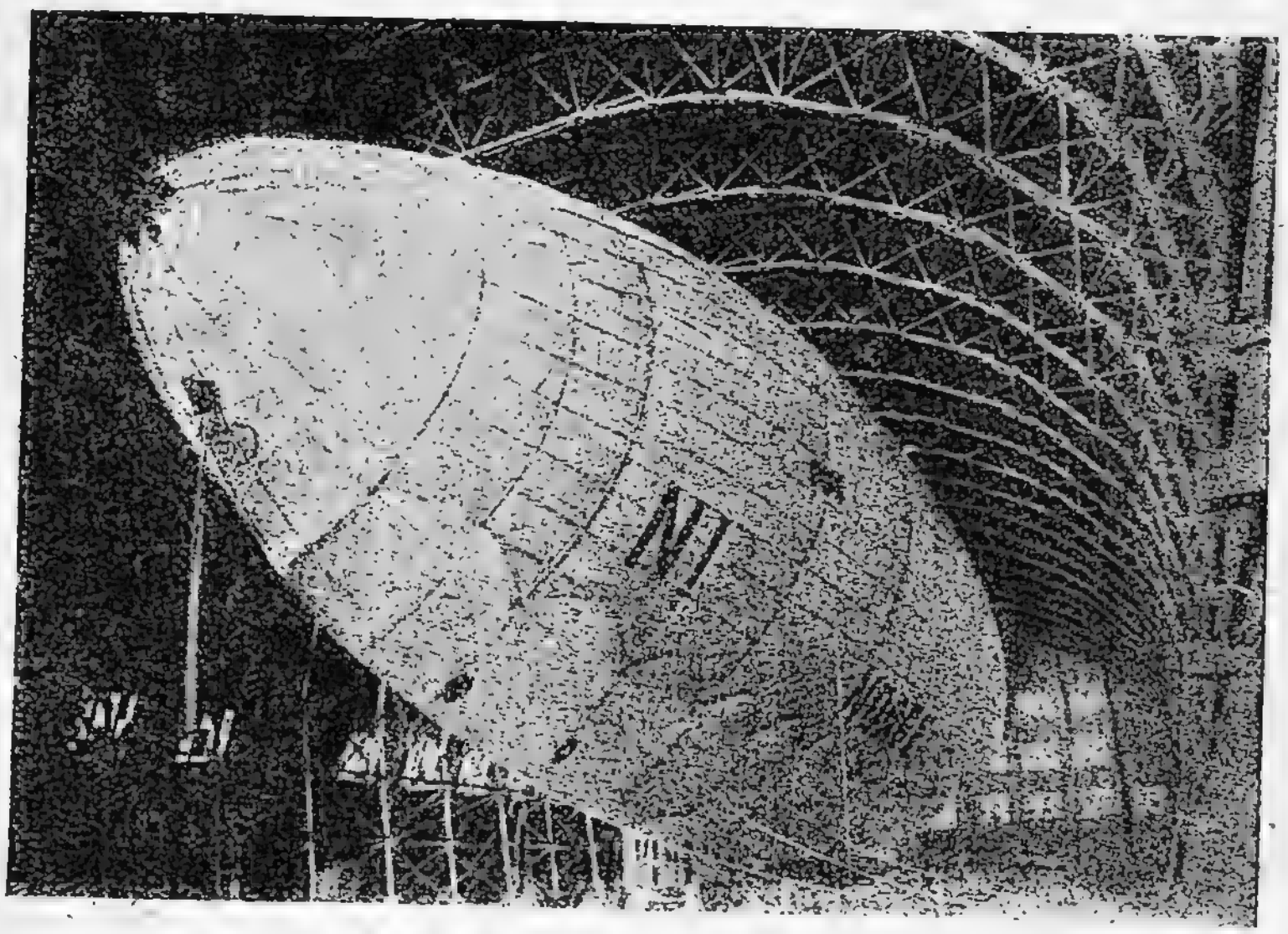
Невольно некоторые из нас перенеслись мыслью во дворец бывшего царя. Вот где бы отдохнуть, поесть и выспаться всласть!

Мы разместились на длинных, покрытых соломой санях, и поехали по глубокому снегу. В дороге наши сани два раза перевернулись. Через три четверти часа мы были у дворца.

Нас приняли в библиотеке и предложили горячий чай и закуски. Мы с любопытством рассматривали наших хозяев, так же, как и они нас. „Где же нас здесь разместят для ночлега?“ — с недоумением оглядывались мы кругом. Наш немой вопрос поняли, и ответили нам, что здесь получит комнату только Нобиле, а все остальные должны взять

свой багаж и перейти в другое помещение, недалеко отсюда.

Через 10 минут мы вошли в небольшой домик. Это был когда-то дворец императора Павла. Здесь нам предоставили большую комнату с кроватями и постельными принадлежностями.



„Норге" в эллинге Троцка

На другой день мы были уже на своей обычной работе. Из дворца до воздухоплавательной станции Троцка мы доехали, как и накануне, на санях.

Большое здание ангара в Троцке было построено из дерева. Здание охранял отряд красноармейцев. Площадка около здания была окружена колючей проволокой, и ее тоже охраняла воинская часть.

Нам выдали карточки для пропуска, которые мы должны были трижды предъявлять: при входе и выходе из ангара, затем, когда проходили мимо комендатуры и, наконец, при входе и выходе с площадки, огороженной колючей проволокой. При такой охране наш дирижабль находился в полной безопасности.

Однажды вечером, когда мы сидели в нашей теплой комнате и разговаривали, дверь неожиданно распахнулась и к нам вошли четверо военных. Они пришли узнать, хорошо ли нам здесь и если нет, то мы должны только сказать, все будет немедленно сделано, чтобы мы чувствовали себя хорошо.

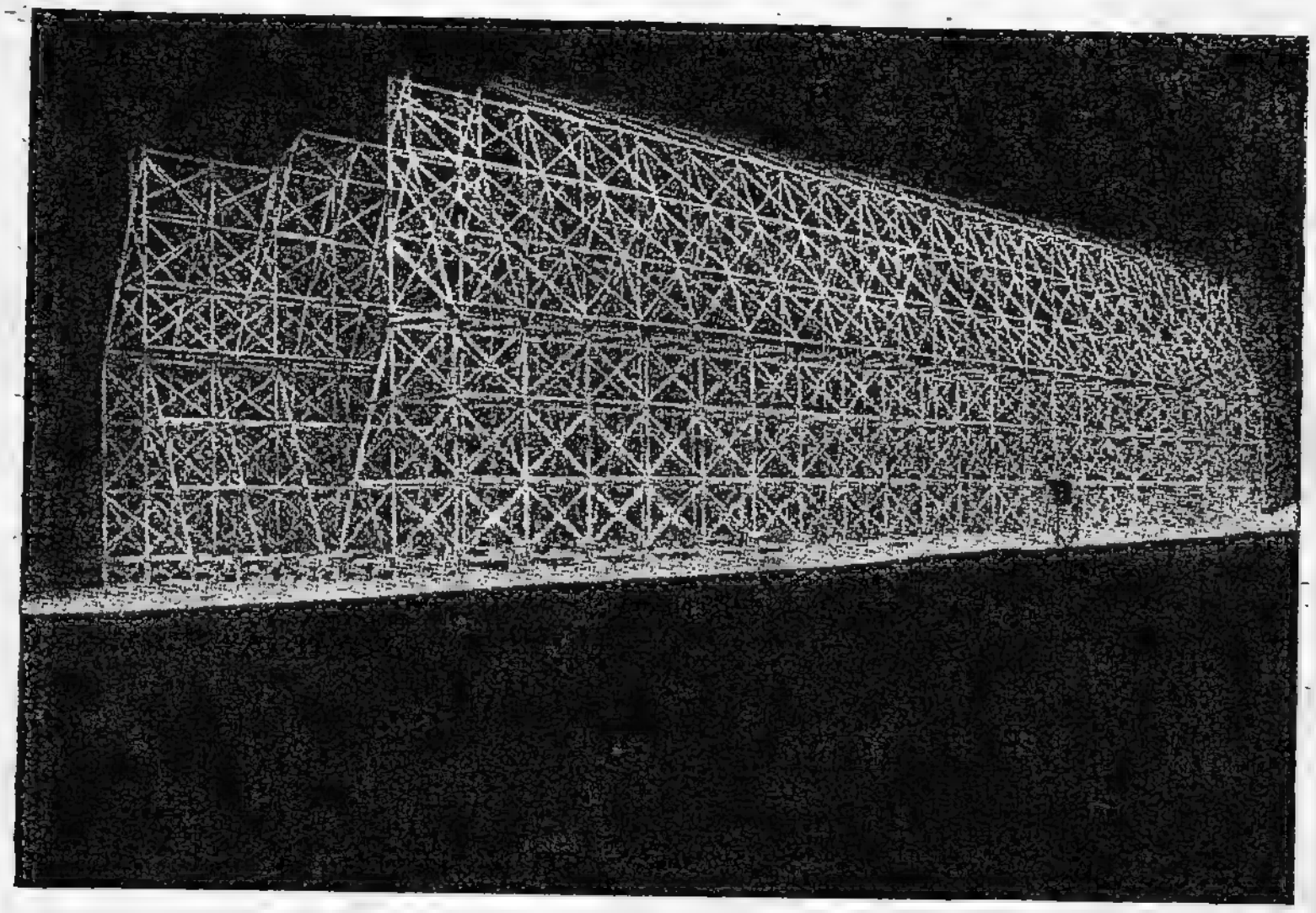
Мы ответили, что нам ничего не надо, что мы не чувствуем ни в чем недостатка.

За время пребывания в Троцке, мы не встретили ни одного человека, который бы враждебно отнесся к экспедиции. Наоборот, мы замечали всюду огромный интерес к „Норге“ и к экспедиции. Люди приходили издалека, чтобы посмотреть наш славный дирижабль. Длинными рядами стояли они перед колючей проволокой, потом группами по пятьдесят человек под руководством красных командиров входили внутрь и получали объяснения. Мы невольно вспоминали о народных массах в других местах, где каждый сквозь давку прочищал себе место силок своих локтей. Ничего похожего не было здесь, все проходило спокойно, в организованном порядке.

В первое воскресенье, после нашего прибытия ангар посетили 10.000 человек. На красивых, как на

Но никто из нас не воспользовался любезным предложением хозяйки, чтобы не причинить ей лишних хлопот.

На следующий день погода была благоприятная, и в 3 часа дня „Норге“ поднялся в свой дальнейший путь на север. После короткого полета вдоль



Постройка ангара на Шпицбергене

берега, курс был взят на Бьернэ [1]). Ночью мы хотели показать итальянцам наше северное незаходящее солнце. К вечеру нас окутал туман, но ночью солнце выглянуло сквозь туман. Перед нами открылось чудесное зрелище. Итальянцы были очарованы.

[1]) Бьериэ — небольшой остров на пути из Норвегии к Шпицбергену

Мы продолжали свой путь. Солнце то рассеивало туман, то вновь заволакивалось и совершенно исчезало из глаз. В два часа ночи из тумана показался Зюдкап [1]), освещенный лучами солнца. Было, как в сказочной стране. Одни вершины гор громоздились над другими.—Все они были покрыты снегом и залиты солнечным светом.

От мыса Зюдкап мы шли вдоль берега. Погода, как и раньше, была переменчивая Стук моторов, к которому мы все привыкли, к утру вдруг странно переменился. Сначала показалось, что моторы стучат где-то очень далеко, затем звук стал совершенно затихать. Мы переглянулись... Не остановились ли сразу все три мотора, Мы знали, что один из боковых моторов еще раньше сделался негодным, так как какие-то части в нем перегорели. Но мы также знали, что он выведен из строя еще перед нашим вылетом из Вадзе.

Но что, если два других мотора отказались работать? Это будет несчастьем, на которое мы не рассчитывали, Мы прислушивались с тревогой. Только издали неслось обычное гудение бокового мотора. Очевидно, что-то произошло с центральным мотором.

— Все будет в порядке через час, — сказал нам наш механик.

Оказалось, что с одного цилиндра соскочил колпак. Но, как было приступить к починке? Части

---

1) Зюдкап—мыс на южной оконечности Шпицбергена

мотора были настолько горячи, что к ним невозможно было прикоснуться. Тогда наш механик собрал кучу старых лоскутьёв, обвернул ими поврежденные части и перенес их на пол, где принялся за починку.

Мы счастливо миновали опасность, которая нам грозила при такой длительной остановке мотора.

Поднятие якорной мачты на Шпицбергене

Скорость дирижабля значительно уменьшилась. Еще немного, и мы вынуждены были спуститься. Мы уже представляли себе вынужденный спуск на лед. Наши запасы продовольствия были не слишком велики, но в Советском Союзе друзья снабдили нас двумя ружьями и огнестрельными припасами, чтобы

мы в случае нужды поддержали себя охотой. К счастью, в этом не оказалось надобности.

Недалеко от Шпицбергена мы увидели первый настоящий лед. Надо было испытать его крепость. Мы приготовили дирижабль к спуску, а сами бросили несколько мешков с балластным песком через борт. Каждый из них весил около 20 кило, и так как они летели вниз с высоты в 300 метров, то удар должен был получиться довольно сильным. Мы наблюдали, как стремительно летели вниз мешки. Разлетится ли лед в куски или нет... был вопрос. Вот мешки упали, разлетелись в тысячи кусочков. А лед... Лед остался нетронутым.

А вот выплыл перед нами и мыс Минтра. Мы остановились над бухтой Кингс-Бэй. Было 6 часов утра 7 мая. Готовы ли наши друзья принять нас?

3. ВРЕМЯ ОЖИДАНИЯ НА ШПИЦБЕРГЕНЕ

(По рассказу Роальда Амундсена)

Нечасто бывает на Шпицбергене, чтобы утром, когда все еще в постели, вас разбудил оркестр музыки. Как-раз это случилось в воскресенье 25 апреля. Было прекрасное утро, удивительно ясное и тихое. Мы еще не совсем проснулись и лежали в постели, наслаждаясь свежим воздухом, который струился через открытое окно. Великолепный вид белых блестящих гор радовал глаз.

Мы тотчас же догадались, что означала музыка. Это прибыл „Хеймдаль“. Мы быстро оделись и вышли из дома. „Хеймдаль“ стал у дока. Капитан Танк Нильсен имел хороший, свободный ото льда путь. Прибытие „Хеймдаля“ было большим для нас облегчением. Теперь его многочисленная команда пришла нам на помощь. Главная задача была избавиться от снега. Надо было удалить снег с полевой железнодорожной линии, прежде чем открыть по ней движение. Это была совсем нелегкая задача.

В отдельных местах снег плотно слежался и высота его доходила до 2 метров. Живо закипела работа. Через четырнадцать дней все было в порядке.

ДОМ КНИГИ
имени
Пономарева.

Колонна рабочих на Шпицбергене

На Шпицбергене

25 апреля прибыл американский пароход „Хантиер“ с экспедицией Бирда,—того самого американца, с которым я познакомился в Нью-Йорке. Командир Бирд тотчас же посетил меня в моем жилище. Я, в свою очередь, побывал у него на борту „Хантиер“.

Там я встретил человека с энергичным лицом. Он показался мне знакомым. Я остановился и спросил его:

— Не встречались ли мы где-нибудь раньше?

— О да, — ответил он с ясной улыбкой. — Я был представителем одного банка в Нью-Йорке, где вы часто бывали.

Вся команда состояла из подобного рода людей. Все они примкнули к экспедиции из одного чистого воодушевления. Они не спрашивали ни о деньгах, ни об отличиях, для них существовало одно — притти к цели. Им не был страшен ни снег, ни лед. Отношения между участниками экспедиции были самые хорошие, и все они уважали своего спокойного и рассудительного командира.

Так как „Хеймдаль“ оставался в доке дольше, чем мы предполагали, то Бирд решил доставить свои аэропланы на берег через пловучий лед, который в это время собрался около „Хантиер“. Это было очень опасное предприятие. Тем не менее, американцы связали четыре спасательных бота и спустили на них большие фоккеровские машины. Мы невольно затаили дыхание.

Было ясное и тихое утро. Дым из камина поднимался прямо, как свеча. На площадке для спуска в ожидании выстроились норвежцы и итальянцы. Команда раздавалась то на норвежском, то на итальянском языке. Наконец, из-за мыса Минтра показался „Норге“. По мере приближения его, волнение толпы возрастало.

Сначала корабль не произвел ошеломляющего впечатления. Он казался маленьким темным пятном, которое едва двигалось. Но вот пятнышко начало расти. Мало-по-малу оно приняло форму дирижабля. Действительно, большим его вряд ли можно было назвать среди гигантских размеров окружающей местности. В сравнении с бесконечными размерами природы все остальное казалось маленьким и несущественным.

После нескольких круговых полетов над стартом, дирижабль медленно и величественно стал опускаться вниз. Маневр был выполнен удивительно и произвел глубокое впечатление. Около 6 часов утра с „Норге“ спустили якорный канат и тотчас же сотни крепких рук схватились за него. Корабль опустился к земле. В воздухе стояла тишина. Из окон кабинок глядели знакомые лица. Начались взаимные приветствия.

4. ПОЛЕТ БИРДА К СЕВЕРНОМУ ПОЛЮСУ

(По рассказу Роальда Амундсена)

Спрашиваю Нобиле:

— Когда будет готов „Норге“ для дальнейшего полета?

Отвечает:

— Если вы желаете, мы можем быть готовы через три дня. Мотор, который пришел в негодность, заменяется другим. Дирижабль получит нужное количество газа и бензина.

Нобиле дал мне понять, что работы могут быть еще более ускорены, если мы желаем вылететь раньше Бирда.

— Ах, нет! Нам это не нужно. Ведь Бирд намеревается долететь до полюса и вернуться обратно. А для нас полюс является только станцией на нашем пути.

Поэтому мы решили провести все необходимые приготовления спокойно и без поспешности, чтобы ничего не было упущено. Решено было вести работы полным ходом, но людям давать достаточный отдых.

Между тем, американцы работали также с большой энергией.

После нескольких пробных полетов 8 мая вечером они были совершенно готовы.

В 1 час 50 мин. ночи я был разбужен могучим стуком мотора прямо перед моим окном. Я вскочил с постели и поспешил выйти из дому. Я успел взглянуть на „Иозефину-Форд“, когда он уже собирался

Амундсен и Эльсворт осматривают машину Бирда

подняться для полета на полюс. Я крепко пожал руку Бирда и сказал:

— Желаю вам благополучно вернуться!

Стояло ясное и тихое утро. Погода была самая благоприятная для полета.

День прошел, как обычно, в приготовлениях.

Но не раз я прерывал свою работу, оглядывался и спрашивал себя:

„Как-то они там?..“

В качестве своего единственного спутника Бирд выбрал Бэннетта, и я должен сказать, что управление аэропланом было в лучших руках. Самую ответственную и важнейшую работу — навигацию Бирд принял на себя. Однако, такой полет мог кончиться неудачно от какой-нибудь незначительной причины. В этом я убедился во время своего прошлогоднего полета до 88°.

Я пытался разобраться в своих мыслях и быть совершенно искренним. Конечно, прежде всего меня занимала мысль о личной безопасности Бирда и его спутника, которых я знал, как наилучших товарищей и которых очень ценил. Но и здесь есть „но“... Я часто спрашивал себя:

— Что должно произойти, если они не вернутся?

Ответ был совершенно ясен и мог быть только один:

— Мы должны на „Норге“ отправиться на их поиски. И тогда являлись опасения, что через это мы, возможно, должны будем отказаться от своего большого плана — полета на Аляску. И я искренне и горячо желал, чтобы они благополучно вернулись.

В 5 часов вечера, когда мы сидели за обедом, один из рабочих—итальянец вбежал в комнату и, жестикулируя, воскликнул:

— Я слышу мотор!

Амундсен в ожидании Бирда при его возвращении с Северного полюса

Мы вскочили и выбежали из дома. Действительно, был слышен мотор, а вскоре мы увидели фоккер в виде маленькой черной точки высоко над горами. Это был захватывающий момент. Однако, нельзя было терять времени, и мы поспешили на старт...

Путь был довольно длинный, а снег глубокий. Но подхваченные воодушевлением мы в короткое время добежали до старта и выстроились здесь для встречи аэроплана. А „Иозефина-Форд“ кружился над стартом.

Посадка была совсем не легка. Дорогу усеяли взволнованные люди, они теснились к старту,— все желали приветствовать смелых летчиков. Один сигнал раздавался за другим. Требовали очистить дорогу, однако, это не помогало. Аэроплан сделал еще широкий круг, прежде чем спустился. Спуск прошел блестяще — машина остановилась как-раз на том самом месте, с которого она поднялась утром. Летчиков подхватили на руки, вынесли из машины и приветствовали бурным „ура“...

И тогда произошло нечто странное... Я обнял обоих мужчин и поцеловал каждого в обе щеки. Я был настолько взволнован, настолько захвачен чувством радости, что не удержался перед поцелуем, столь необычным среди мужчин у норвежцев и американцев.

Наивысшей похвалой для летчиков было то, что никто не спросил их:

— Вы были на полюсе?

Амундсен и Эльсворт приветствуют Бирда и Беннета после их полета к Северному полюсу

Принимая во внимание то время, которое они отсутствовали, ни у кого не являлось сомнения, да и позже его никто не высказывал.

После первых приветствий, летчики отправились на борт парохода, чтобы лечь в постель. Шестнадцать часов сильнейшего напряжения всех нервов было слишком достаточно даже для крепких людей. Поэтому я не задавал им никаких вопросов и только проводил их до палубы.

Несмотря на торжественный момент, мы не могли удержаться... и рассмеялись!—Берге, один из приехавших на Шпицберген фотографов, подкараулил нас и теперь работал с лихорадочной поспешностью.

5. „НОРГЕ“ ГОТОВИТСЯ ЛЕТЕТЬ НА АЛЯСКУ

(По рассказу Густава Амундсена)

И опять начались работы по снаряжению „Норге“ в последний этап пути. Работали день и ночь. Мы оживленно обсуждали полет на Аляску. Однако, скоро стало ясно, что надежды некоторых из нас принять участие в этом полете — напрасны.

В полдень 10 мая мы узнали, что отлет состоится в эту ночь.

Штурман Горген и я занимали одно помещение. Мы рано легли в постель: он, чтобы отдохнуть перед предстоящим полетом, а я, чтобы побыть в его обществе. В 11 часов вечера дверь открылась и вошел Рийсер-Ларсен.

— Будьте готовы, — сказал он мне. — Определенно я вам обещать ничего не могу, но все-таки возможно, что мы возьмем вас с собой.

Я вскочил с постели и принялся за упаковку вещей. Ах, если бы не это „возможно!“... В 12 часов ночи я был готов и сидел с товарищами за ужином. К сожалению, в это время поднялся ветер, полет был отложен, и мое „возможно“ превратилось в ничто.

11 мая в 7 часов утра весь лагерь был поднят на-ноги, чтобы в 8 часов 30 минут быть готовыми к полету. Мои надежды на участие в полете — теперь были совершенно незначительны. Если бы дирижабль вылетел ночью, то еще была возможность вместе с другими войти в него, но теперь, когда солнце стояло довольно высоко на небе, это казалось мало вероятным.

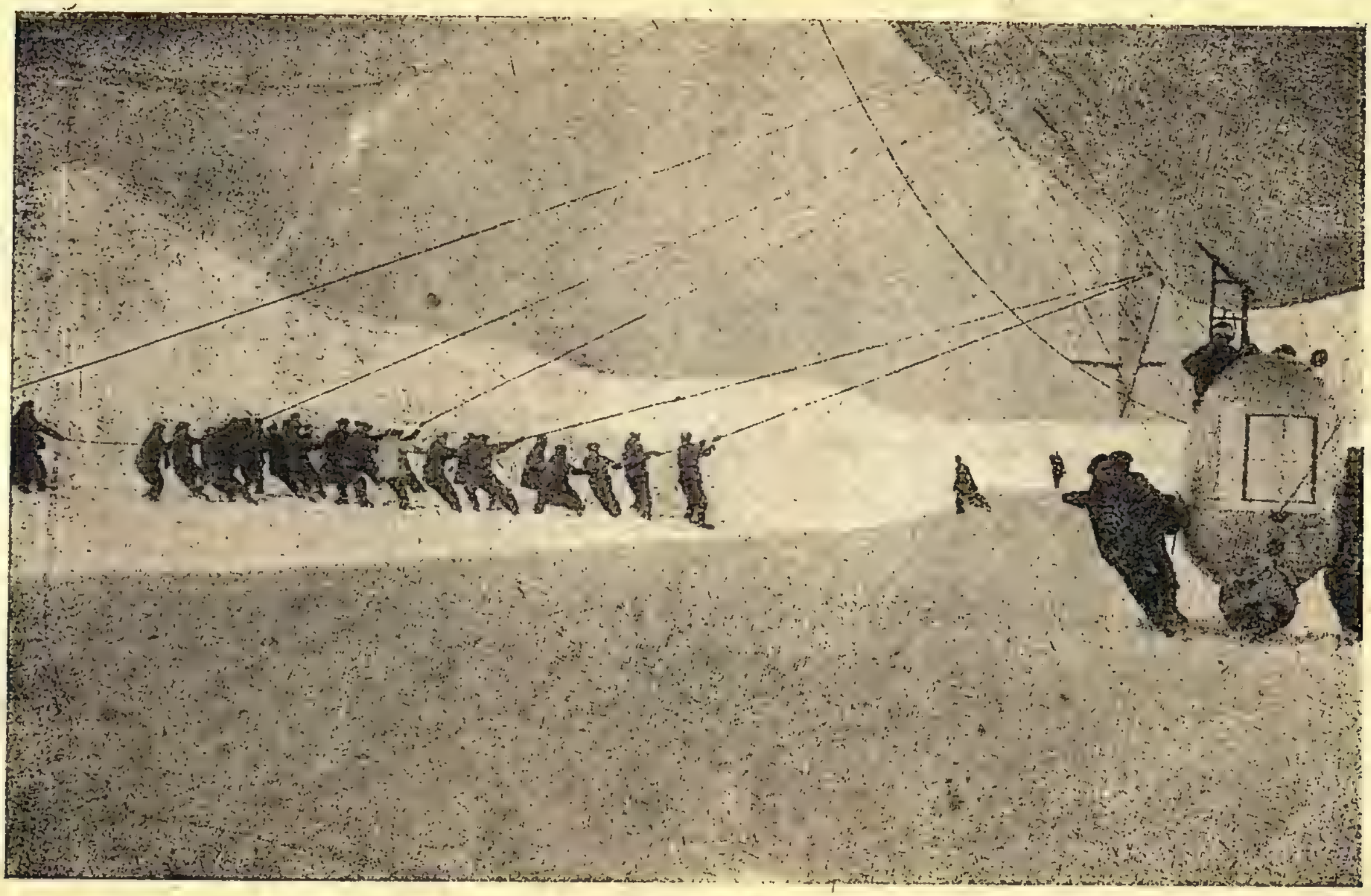
Положение сложилось так: газ, как известно, от холода сжимается. Если же становится теплее, то газ расширяется и должен в соответственном количестве быть выпущенным, чтобы давление оставалось на определенном уровне. Утром, когда я шел к старту, то узнал, что газ несколько раз выпускали. Так исчезла моя последняя надежда.

Вот опять подул небольшой ветер, и вылет был задержан. Но вскоре наступила тишина, и „Норге“ вышел из ангара. Свой багаж я оставил в здании ангара, пока помогал переносить багаж другим. Как только „Норге“ вывели из ангара, я подошел, чтобы проститься с Нобиле. Он кивнул мне и сказал:

— Подождите еще немного, быть может...

Я побежал к ангару за своим багажом... В то время как я с сумкой за плечами и пледом в руках возвращался, я увидел, как „Норге“ поднялся.

Что я испытал в эту минуту! „Норге“ улетал с моими товарищами. Он уносил их в неизвестное, все дальше и дальше на север... Я был глубоко



„Норге“ выводят из ангара

потрясен. Долго стоял я на месте, такой одинокий, такой покинутый...

Но вот во мне заговорили другие чувства. Прежде всего меня охватило горячее желание, чтобы мои товарищи одержали победу над льдом, снегом и всеми препятствиями. Я искренне желал успеха руководителю экспедицией — Роальду Амундсену, который нес всю ответственность...

6. ЧЕРЕЗ СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС НА АЛЯСКУ

(По рассказу Роальда Амундсена)

В 9 час. 55 мин. утра была дана команда:

— Освободить.

Легко и грациозно поднялся „Норге“ в свежий, удивительно ясный воздух. Было около $4^1/_2°$ мороза и почти совершенно безветренно. Меньше и меньше становились наши друзья внизу, и, наконец, их нельзя уже было различить.

Так порвалась наша связь с сушей. Мы представляли собой — свой отдельный мирок, легко и свободно носящийся в пространстве. Моторы были пущены, и „Норге“ начал последнюю часть своего путешествия. Никто не знал, что находится впереди, и никто не мог предсказать, что нас ожидает.

Путешествие на север проходило блестяще. Мы даже забыли, что находимся в воздухе, если не смотрели вниз. Лед в этом году простирался на юг гораздо дальше, чем в прошлом, почти до острова Амстердама. В то время как в прошлом году мы видели взборожденный лед у 82° северной широты, в этом году мы шли над ровной ледяной

поверхностью, без всяких трещин. Но там, там дальше были опять ледяные нагромождения...

В какое удивительное время мы живем! Представьте себе, что вы сидите в курительной комнате большого океанского парохода. Вы болтаете со своими друзьями за чашкой кофе. Вдруг вам приносят небольшую записку. Это—привет от ваших друзей, которые находятся за тысячи километров. Вы испытываете странное чувство и невольно восклицаете:

— Ну, не удивительная ли вещь — этот беспроволочный телеграф!

В первый раз я почувствовал, как велик успех нашего времени, когда я у 88° 30′ северной широты получил от одного друга из Мельбурна [1]) телеграмму. Он желал нам удачи в нашем предприятии.

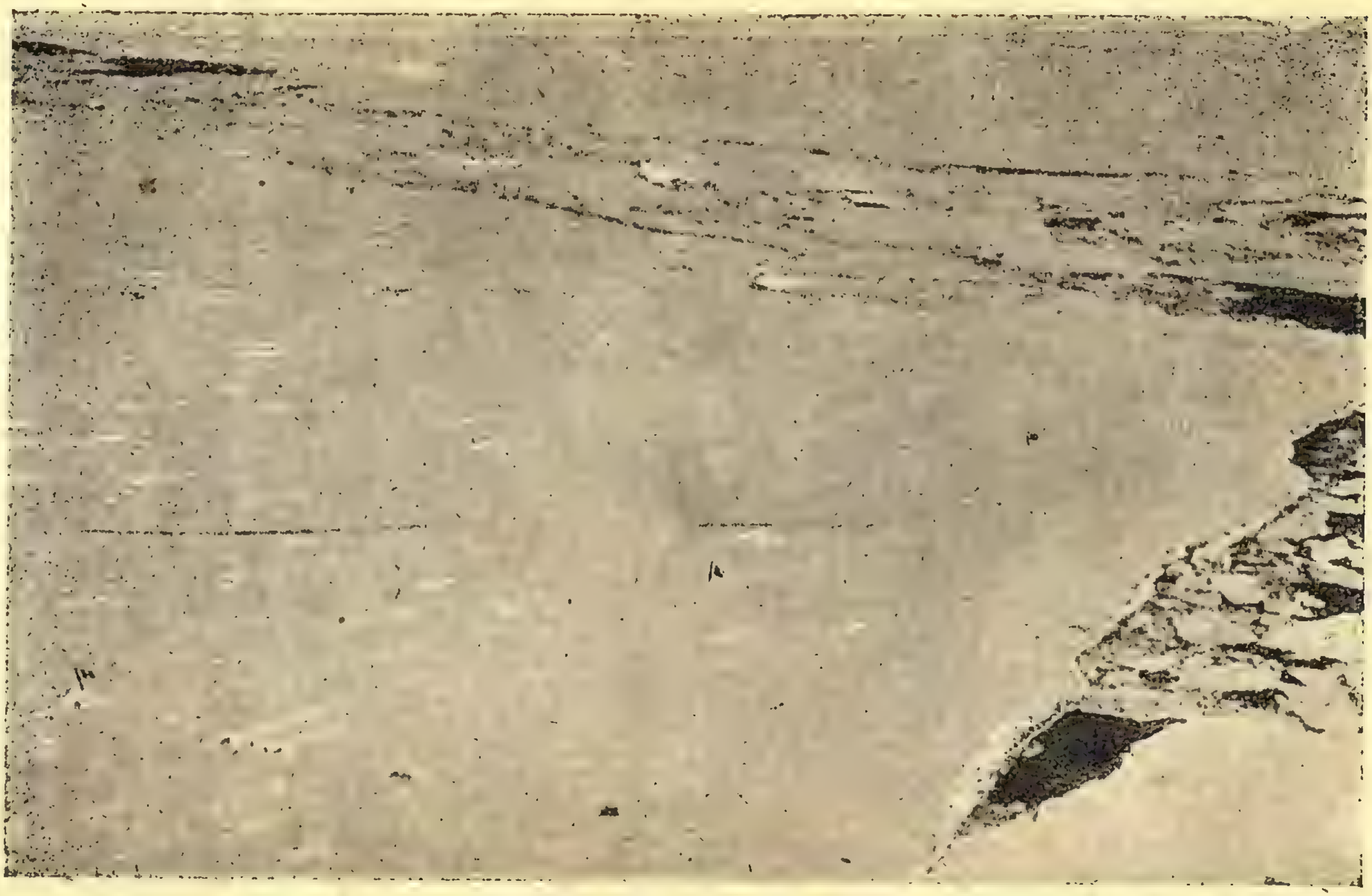
В 7 часов вечера я слушал бой часов с моей родины. Было почти так же слышно, как если бы я сидел в своей комнате. — Это произвело на меня глубокое впечатление.

Теперь я уносился дальше на север; с каждой минутой я углублялся в бесконечно большую, неизвестную ледяную пустыню, и каждую минуту я слышал вести с родины: близкие люди заботились о нас и думали, как бы облегчить и помочь нам в нашем путешествии.

Трудно описать, что мы чувствовали, когда легко и свободно пролетали над теми широтами, которые

---

[1]) Мельбурн — город в Австралии



Северный полюс с тремя флагами

заставили нас пережить так много тяжелых моментов в прошлом году.

Полярный лед грозил нам гибелью; несмотря на отчаянные усилия, мы не могли преодолеть его и должны были отступить. Теперь же мы махали фуражками над нашим, наконец, побежденным противником и с удовольствием говорили: „На этот раз ты нам не страшен, любезный друг“...

По мере того, как мы приближались к полюсу, навигация становилась все труднее и труднее. Наблюдатель должен был как можно точнее определить полюс. Перед этим у нас произошло еще одно событие — мы отпраздновали день рождения Эльсворта. В 12 часов ночи на одну минуту были остановлены все работы, и мы пожелали счастья нашему достойному другу. При таких своеобразных обстоятельствах Эльсворт вступил в свой 46-й год. Эта маленькая церемония неожиданно окончилась очень приятно. Нобиле принес бутылку пунша, и мы, махая руками и произнося тосты, ввели „новорожденное дитя“ в новый год. Этот день рождения Эльсворта, конечно, едва ли кто из нас забудет.

А теперь — выкидываем флаги. Мы были над полюсом. Точно птица, встрепенулся перед нами красивый шелковый норвежский флаг. Мы укрепили его, как знамя, на алюминиевом шесте. Стали спускать вниз. Вот шест вонзился в лед. Легкий ветер заиграл норвежским флагом над Северным полюсом.

Единственная большая расщелина во льду, которая была замечена с дирижабля

В этот момент я повернулся и схватил Вистинга за руку. Ни одного слова не было сказано. Мы вспомнили 14 декабря 1911 года, — тот день, когда норвежский флаг встал над Южным полюсом...

Теперь была очередь спустить флаг Северо-Американских Соединенных Штатов. Эту задачу с глубоким волнением выполнил Эльсворт. Ему выпало счастье в день своего рождения поставить над полюсом флаг своей родины. И, наконец, Нобиле опустил на лед итальянский флаг. Так были поставлены три флага, всего в нескольких метрах один от другого и настолько близко к географическому полюсу, насколько позволяли его определить человеческое знание и инструменты. — Это было 12 мая 1926 года в 1 час 25 мин. пополуночи. В этот момент Эльсворт получил от своих родственников и друзей две поздравительные телеграммы.

Лед у Северного полюса был сильно изрыт бороздами. Он был совершенно не похож на лед, над которым мы до сих пор пролетали. Погода нам благоприятствовала. Перед тем как достичь полюса, мы были в тумане. Здесь же туман рассеялся, и наши навигаторы могли производить свои наблюдения.

Лед был, за исключением некоторых сплошных площадей, почти до 86° сев. широты сильно изрезан трещинами. Там он опять принял совершенно тот же характер, как между Шпицбергеном и полюсом, и собственно на ледяном полюсе не видно было воды. Ледяной полюс, или, как его до сих пор

Эскимосы в Теллере

называют, „недоступный“ полюс есть центр большой ледяной поверхности около географического Северного полюса. Понятно, что его труднее всего достичь.

Удивительно мало встретили мы животных на своем пути. К северу от Шпицбергена мы замечали следы белого медведя, и даже двух удалось нам видеть. Они так испугались, когда услыхали наше приближение, что кувырком через голову бросились в ближайшие отдушины во льду. Потом мы не видали уже до самого полюса никаких следов медведей. Точно так же не было видно никаких следов морских собак, моржей или птиц. Таким образом, в отношении животной жизни подтвердились наши прошлогодние наблюдения.

В 8 часов 30 минут утра 12 мая мы вошли в густой туман и оставались в нем с небольшими перерывами до 6 часов вечера. Это было чрезвычайно густое море тумана, казавшееся бесконечным. Туман очень препятствовал и мешал нашим наблюдениям.

13 мая в 6 часов 45 минут утра мы увидали землю. Это был великий момент. Полет был выполнен, цель близка. Как трудно было в этой области земного шара определить положение местности. Ровная поверхность земли казалась одноформенной, там и сям груды камней и ничего больше. Но раз мы находились над Аляской, мы должны были держать курс на запад вдоль берега, пока не достигнем

Скоро мы потеряли из виду и домик. Теперь началось наше путешествие вдоль берега Аляски. В этой местности, где так трудно передвигаться на санях и собаках, так как часто кажется, что суша исчезает, еще труднее было ориентироваться с воздуха. У мыса Лисбурн мы вошли в туман. Мы взяли выше и полетели над ним. Мы поднялись довольно высоко, так как иначе могли наскочить на горы.

Вдруг поднялась страшная буря. Она захватила дирижабль и сбила нас с пути. По нашему определению мы были 13 мая в 6 часов вечера около мыса Сердце-Камень у Сибирских берегов. Решили повернуть на восток, чтобы вновь достигнуть берегов Аляски. Определение места показало, что мы находимся близ Кефалина на северной стороне пролива Коцебу.

Здесь мы увидали на берегу хижину и эскимоса с собаками. Мы пролетели над ними совсем низко. Эскимос танцовал и жестикулировал. Читатель может себе представить, что он думал, увидев нас.

Буря носила „Норге“ над Беринговым проливом. Корабль бросало, как мяч, из стороны в сторону. Берега пролива были закрыты от нас туманом, ветер выл и угрожал угнать нас в открытое море. Мы повернули курс на берег, и перед нами показался какой-то неизвестный остров.

14 мая в 7 часов утра мы достигли местечка с несколькими домиками. Что могло это быть? Не Номе ли, которое мы первоначально наметили, как место спуска. Но было слишком мало домов и, кроме

того, не было телеграфного столба. Однако, общее мнение было — спуститься здесь, так как бензина оставалось у нас всего на семь часов полета. К тому же мы были страшно утомлены и совершенно не могли работать.

Мы сделали несколько рейсов в разные стороны и вновь вернулись к этой маленькой деревне. Около нее лед представлял совершенно гладкую поверхность, и мы могли безопасно спуститься.

Когда мы стали спускаться, со всех сторон прибежали люди и схватились за якорный канат. Дверь гондолы открылась, и мы один за другим спрыгнули на лед. Люди спокойно, без всякого смущения приветствовали нас. Они принимали дирижабль так, как-будто занимались этим делом каждый день.

— Где же мы, наконец?— спросил кто-то из нас.

— В Теллере, — был ответ.

Мы спустились в 30 километрах от Номе, которое первоначально наметили для спуска.

Первый полет с одного материка на другой — совершился.

7. ВОЗВРАЩЕНИЕ В НОРВЕГИЮ

Аляска! Аляска!

Твое золото манит и влечет к себе людей. Но немногие покидают тебя с улыбкой победителя,— так думали мы, когда судно от Теллера приближалось к берегам Номе.

Приветлив и тих берег Номе. Много-много лет тому назад, там, где сейчас воздвигается этот городок — можно было встретить лишь эскимоса да случайно зашедшее китобойное судно. Теперь же в гавани Номе теснятся суда и ждут, пока их разгрузят. Здесь можно встретить самых разнообразных людей. Все они стремятся поскорее сдать свой груз и снова направиться за добычей золота.

Было прекрасное утро. Солнце светило с безоблачного неба. Но на улицах Номе было пусто и сиротливо.

Только 5—6 наших прежних друзей поспешили к нам навстречу.

— А мы думали, вы прибудете сюда на дирижабле, — сказал один из них. — Мы ждали вас несколько дней тому назад, и жители нашего городка приготовили для вас торжественную встречу. Мы никак не думали, что вы прибудете пароходом.

Так вот в чем дело! То, что мы из предосторожности спустились в Теллере, а не в Номе и прибыли сюда пароходом — послужило причиной такой холодной встречи.

Мы облегченно вздохнули, когда в одно прекрасное утро увидели пароход „Викторию“. Он медленно приближался к берегам Номе. Теперь мы могли уехать отсюда.

16 июня „Виктория“ отчалил и направился к югу. Мы с волнением спрашивали друг друга:

— А как дальше? Неужели нас всюду будут встречать с таким холодком?

Но вот и город Сеатле [1]). Да, здесь нас ожидало не то, что в Номе. Огромная толпа людей встретила нас громким „ура“. Целая туча аэропланов кружила над „Викторией“. Депутации от разных учреждений сменяли одна другую.

Мы высадились и на автомобиле отправились в лучший отель. На следующий день в честь нашего приезда устроили банкет, а вечером мы были уже в пути на восток по направлению к Нью-Йорку.

Мы должны были поспеть туда к 3 июля, чтобы уехать на пароходе „Бергенфиорд“ в Норвегию.

Наше путешествие через Соединенные Штаты было настоящим триумфом. Железнодорожное управление предоставило нам отдельный вагон-салон, с комнатами для спанья и рестораном.

---

[1]) Сеатле — город в Северо-Американских Соединенных Штатах

Отъезд Амундсена из Теллера

Как приятно было после тесного помещения воздушного корабля и после целого ряда лишений пользоваться всеми удобствами!

Все было к нашим услугам. Иногда нам казалось, что это сон. Тогда мы дергали друг друга за рукав и убеждались, что не спим.

Больше всего нас радовало то, что каждое утро мы могли принимать ванны, в то время как поезд мчался с бешеной скоростью, делая 100 километров в час. Одна телеграмма сменяла другую. — Американцы посылали нам свой привет.

Но особенно сильное волнение охватило нас, когда мы проезжали через поселки норвежцев.

В Миноте мы получили телеграмму. Жители Минота просили нас посетить их город.

Нам сообщили, что поезд останется ждать нашего возвращения. Нас повезли на автомобиле к тому месту, где должно было произойти торжество. Прибыло 25.000 человек. Американские и норвежские флаги весело развевались по воздуху. Спортсмены стояли тесной стеной против трибун, переполненных народом. Они попеременно поднимали то норвежские, то американские флаги.

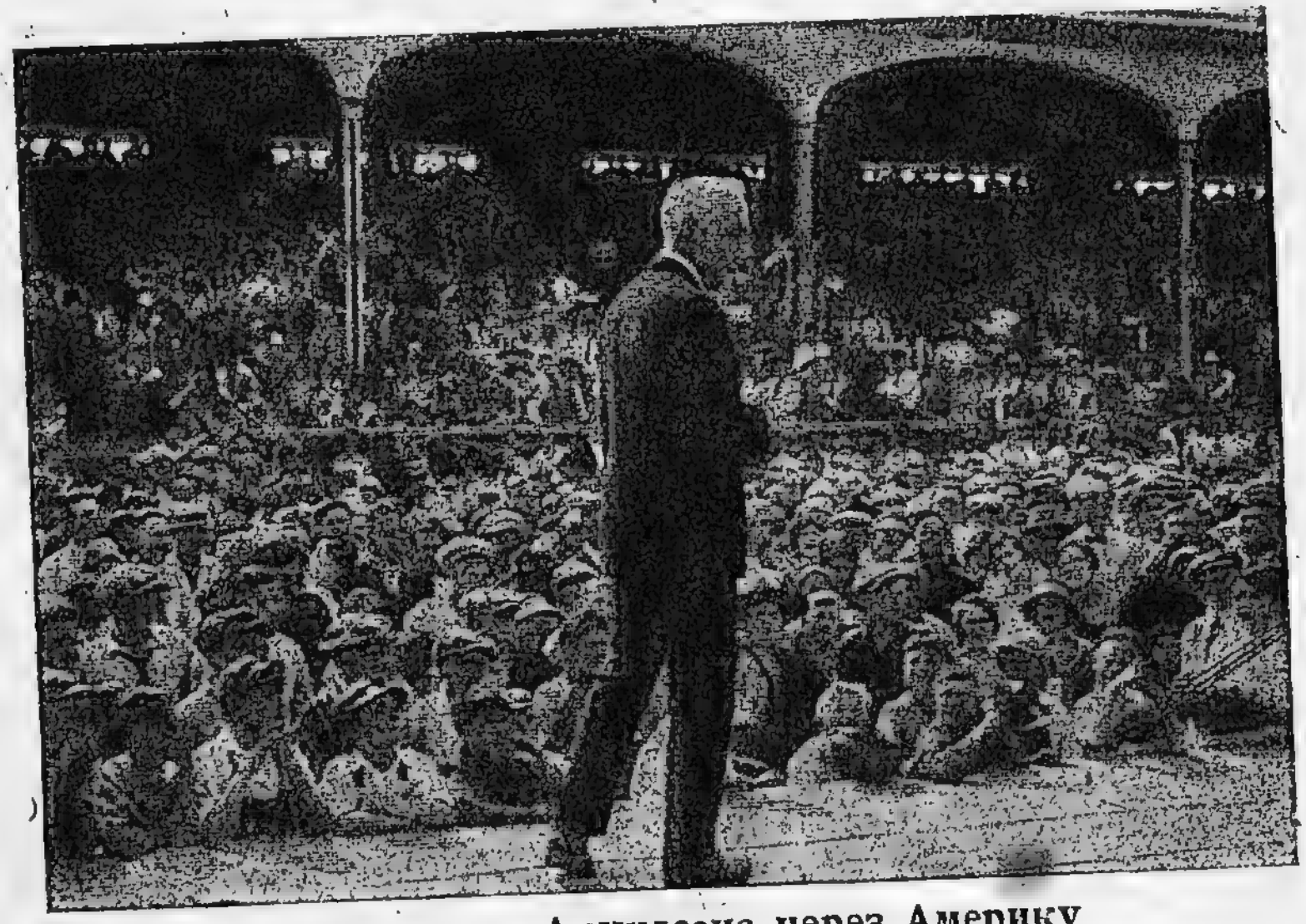
Но вот нас увидели. Навстречу нам грянула музыка. С трибун замахали флажками и раздался норвежский гимн.

Мы были тронуты до слез. Нет, это торжество в Миноте мы никогда не забудем!

Амундсен на родине

Но вот оно кончилось. Мы увидели, как подкатил экспресс и остановился, только для того, чтобы мы могли войти в свой вагон.

Когда мы подъезжали к станции Фарго, там собралась тысячная толпа. Она преградила дорогу нашему поезду, и он должен был остановиться.



Возвращение Амундсена через Америку
Его доклад в Миноте

Толпа требовала, чтобы мы показались ей. И только в Чикаго окончилось наше необычайное путешествие. Из Чикаго мы, как простые смертные, поехали на самом скором поезде.

3 июля в 9 часов утра мы прибыли в Нью-Иорк, как-раз за 3 часа до отхода парохода „Бергенфиорд" в Норвегию.

В розысках экспедиции приняли участие выдающиеся летчики и суда нескольких стран.

Шведский летчик Лундборг обнаружил группу Нобиле, спустился и взял с собой начальника экспедиции Нобиле.

Громадное впечатление на весь мир произвело исчезновение самолета „Латам", на котором вылетели на помощь Нобиле — Роальд Амундсен, Дейтрихсон и французский летчик Гильбо.

На помощь потерпевшим вышли два советских ледокола „Леонид Красин" и „Малыгин". Советскому летчику Чухновскому удалось обнаружить, а „Красину" подобрать остальных участников из группы Нобиле и из группы Мальмгрена — Марианно с Дзаппи.

О группе Мальмгрена не было известий сорок дней. Тринадцать суток люди оставались без пищи. Сам Мальмгрен погиб в этом ледяном походе...

Остается неизвестной судьба группы Алессандри и Амундсена с его спутниками.

С. Д.

10 августа 1928 г.

Кабинет Севера
Обл Библиотеки
им. А. Н. Добролюбова

Оглавление прочесть
после Вами прочтения

ОГЛАВЛЕНИЕ.

1. Подготовка к полету 5

2. Из Рима на Шпицберген.
   Как я был приглашен на „Норге". В Риме. Отлет из Рима. Над Францией и далее на Ленинград. В Троцке. Из Троцка на Шпицберген 11

3. Время ожидания на Шпицбергене 41

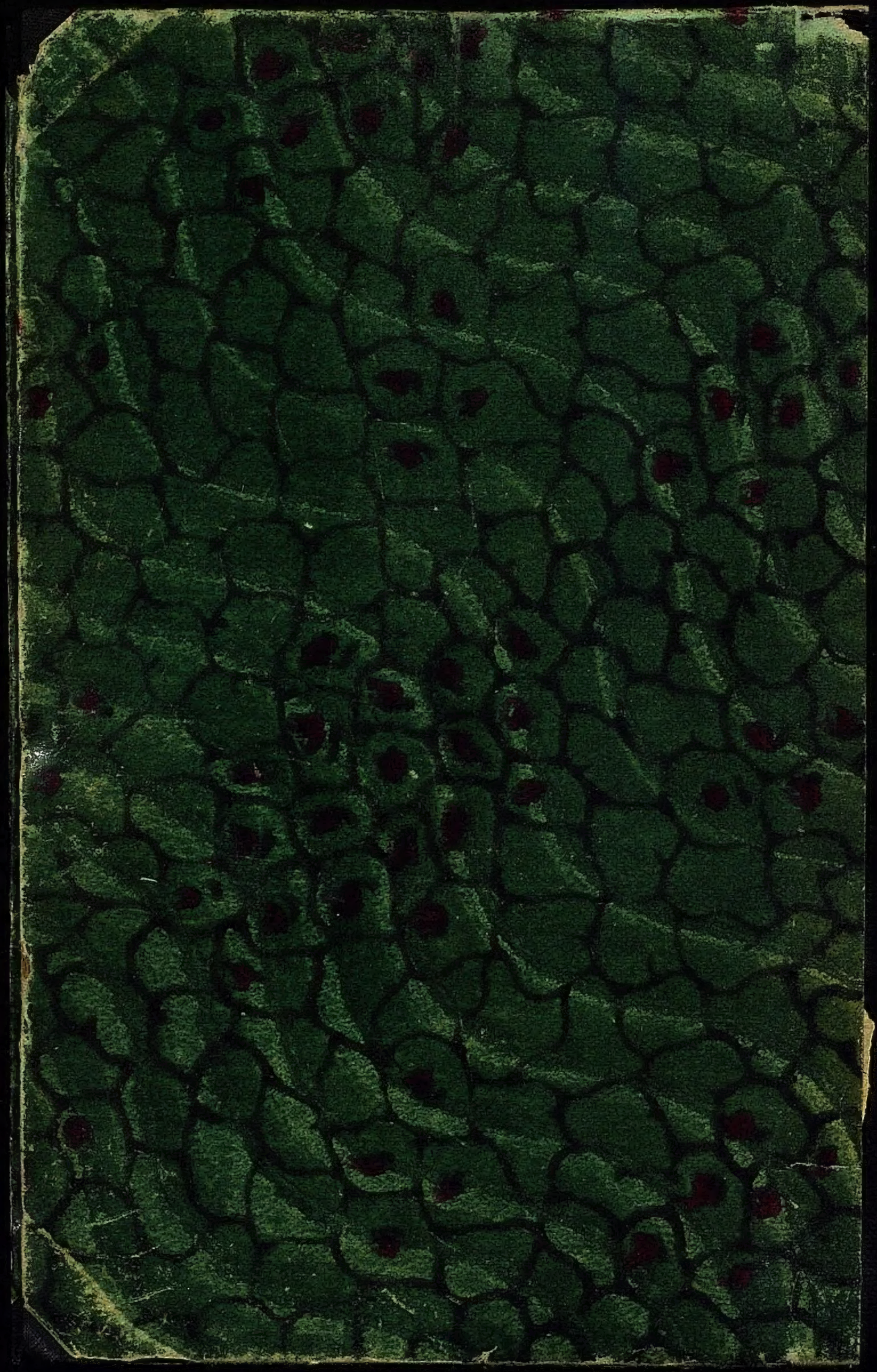
4. Полет Бирда к Северному полюсу 48

5. „Норге" готовится лететь на Аляску 55

6. Через Северный полюс на Аляску 59

7. Возвращение в Норвегию 71

ДОМ КНИГИ
имени
Ломоносова.
Архангельск.

1p.

1p